JoWooD Productions Software AG
Technologiepark 4a
A-8786 Rottenmann



Strona domowa JoWooD: www.jowood.com
Strona domowa Rally Trophy: www.rallytrophy.com
Oficjalna polska strona Rally Trophy: http://rallytrophy.cdprojekt.com

OSTRZEŻENIE

Niektórzy ludzie pod wpływem migającego światła mogą doznać ataku epileptycznego. U takich osób ataki mogą występować podczas oglądania telewizji, czy użytkowania gier komputerowych. Ataku mogą doznać nawet użytkownicy, u których wcześniej nie stwierdzono tego typu dolegliwości. Jeżeli Ty lub ktokolwiek z rodziny cierpisz na epilepsję, to przed uruchomieniem gry należy koniecznie skonsultować się z lekarzem. Jeżeli podczas użytkowania gry wystąpi którykolwiek z poniższych objawów, to należy natychmiast przerwać grę i wezwać lekarza: zawroty głowy, zaburzenia wzroku, skurcze mięśni, utrata kontaktu z rzeczywistością, niekontrolowane ruchy i/lub konwulsje.

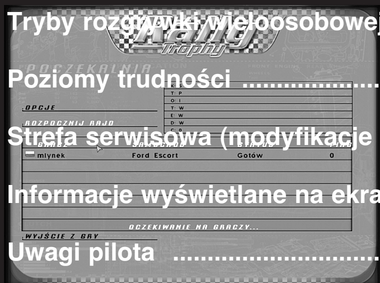
POMOC TECHNICZNA CD PROJEKT

W przypadku problemów technicznych w korzystaniu z naszych produktów prosimy o wypełnienie ankiety pomocy technicznej, która znajduje się na naszej stronie internetowej pod adresem: **www.cdprojekt.com/pomoc.htm**. Ponadto mogą Państwo przekazywać swoje problemy telefonicznie pod numer telefonu (0-22) 519 69 66 w dni powszednie w godzinach 9^{00}-17^{00}, e-mailem na adres pomoc@cdprojekt.com oraz listownie na adres CD Projekt, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 74, z dopiskiem „Pomoc techniczna”.
Najnowsze poprawki (patch) i uaktualnienia (update), sterowniki do niektórych kart graficznych a także rozwiązania i pomoc w ukończeniu wydawanych przez nas gier znajdą Państwo na naszej stronie w internecie: http://www.cdprojekt.com/

NAJŚWIEŻSZE INFORMACJE

Najświeższe informacja na temat naszych gier można znaleźć w Internecie pod następującymi adresami:
www.rallytrophy.com
www.jowood.com
www.bugbear.fi
www.cdprojekt.com

Spis treści



POCZEKALNIA
OPCJE
ROZPOCZNIJ RAJD
mlynek
Ford Escort
Gotów
0
OCZEKIWANIE NA GRACZY...
WYJŚCIE Z GRY

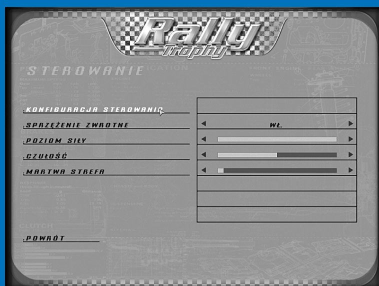
Informacje wstępne

Instalacja:



Umieść płytę z grą Rally Trophy w napędzie CD-ROM i poczekaj kilka sekund na rozruch. Jeżeli opcja automatycznego odtwarzania jest włączona, to pojawi się menu programu instalacyjnego. Proszę wykonywać polecenia wyświetlane na ekranie.
W sytuacji, kiedy opcja automatycznego odtwarzania nie jest włączona kliknij na Start, wybierz Uruchom, wpisz D: \Setup (jeżeli napęd CD w Twoim komputerze jest oznaczony inną literą, to wpisz ją w miejsce „D") i naciśnij ENTER. Pojawi się menu programu instalacyjnego. Proszę wykonywać polecenia wyświetlane na ekranie.

Usunięcie Rally Trophy:
Żeby usunąć grę z komputera, przejdź do Panelu sterowania, uruchom Dodaj/usuń programy i wybierz z listy Rally Trophy. Program deinstalacyjny usunie z dysku twardego pliki gry, za wyjątkiem zapisanych stanów rozgrywki. Te pliki pozostaną w folderze, do którego zainstalowano grę. Jeżeli chcesz je usunąć, to musisz otworzyć folder, w którym się znajdują, zaznaczyć pliki i nacisnąć klawisz DELETE, albo przeciągnąć je do KOSZA znajdującego się na pulpicie.
Obsługiwane urządzenia sterujące:
Gra obsługuje szeroki wachlarz urządzeń sterujących: kierownice ze sprzężeniem zwrotnym i bez niego, pady, joy-



sticki, myszy i klawiatury. Niektóre z tych urządzeń trzeba przed grą skonfigurować. W tym celu wybierz z głównego menu OPCJE, a potem STEROWANIE i KONFIGURACJA STEROWANIA.

Zmiana głosu pilota:
W polskiej wersji gry Rally Trophy istnieje możliwość zmiany głosu pilota na głos innego aktora. Aby tego dokonać wystarczy przegrać plik o nazwie „Speech. bzf" z płyty z grą z katalogu „Dodatkowy pilot" na dysk twardy do katalogu, gdzie zainstalowana jest gra Rally Trophy do podkatalogu „Data". Aby powrócić do głosu pilota Piotra Gulczyńskiego, należy odinstalować grę a następnie zainstalować ją ponownie.

Sterowanie

Skręt w lewo	Strzałka w lewo
Skręt w prawo	Strzałka w prawo
Gaz	Strzałka w górę
Hamulec	Strzałka w dół
Hamulec ręczny	Spacja
Bieg wsteczny	CTRL + strzałka w górę
Wyższy bieg	A
Niższy bieg	Z
Włączenie/wyłączenie lusterka	M
Włączenie/wyłączenie listy przeciwników w trybie wieloosob.	N
Włączenie/wyłączenie elem. HUD'a	G
Ponowne ustawienie samochodu	R
Przełączenie kamer służących do jazdy	C
Kamery do jazdy i powtórek	1-6
Dodatkowe kamery do powtórek	7-0
Pauza/Wyjście/Opcje	ESC

Informacje o Rally Trophy

Rally Trophy to symulacja rajdowa, której celem jest wskrzeszenie radości i przyjemności, jaką kiedyś wzbudzały imprezy rajdowe. Gracz będzie miał niepowtarzalną okazję spróbować swoich sił za kierownicą jednego z klasycznych samochodów z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Zmagania będą się toczyć podczas Mistrzostw Świata, pojedynczych rajdów, rajdów w trybie wieloosobowym i wyścigów w trybie zręcznościowym.



Wszystkie pojazdy to prawdziwe „samochody dla kierowców". W tamtych czasach nikt nie słyszał o kontroli trakcji, czy innych wynalazkach ułatwiających prowadzenie. To co robił samochód, zależało wyłącznie od finezji i techniki kierowcy. W Rally Trophy te właśnie cechy liczą się najbardziej - niezrównany model fizyki zachowania pojazdów sprawia, że cały ciężar utrzymania auta na trasie spoczywa w rękach kierowcy - czyli Twoich.

Mamy nadzieję, że granie będzie dla Was źródłem takiej przyjemności, jaką było dla nas tworzenie Rally Trophy!

Bugbear Entertainment Team

Ekran ustawień

Po pierwszym uruchomieniu gry wyświetlony zostanie ekran ustawień, na którym będzie można dokonać wyboru urządzeń, z jakich ma korzystać gra, a także określić wiele innych ważnych parametrów.

Ogólne:
- Język: wybierz wersję językową gry.

Dźwięk:
- Rodzaj dźwięku: wybierz z jakiej technologii dźwięku ma korzystać gra. Jeżeli nie wiesz co wybrać, to zajrzyj do dokumentacji karty dźwiękowej, celem sprawdzenia jakie technologie dźwięku są przez nią obsługiwane.
- Rodzaj głośników: wybierz odpowiednią pozycję, żeby uzyskać jak najlepsze efekty 3D.

Grafika:
- Urządzenie renderujące: w normalnych warunkach tutaj wyświetlony zostanie sterownik ekranu. W sytuacji, gdy w systemie jest ich więcej niż jeden, przed uruchomieniem gry będzie trzeba dokonać wyboru.
- Tryb grafiki: wybierz rozdzielczość ekranu i paletę kolorów. Jeżeli gra nie będzie działać płynnie, to proszę wyłączyć potrójne buforowanie.

Zaawansowane:
- Częstotliwość odświeżania: należy korzystać z jak najwyższego ustawienia, jakie dopuszcza monitor. W razie jakichkolwiek wątpliwości proszę zajrzeć do dokumentacji monitora.
- Multi-sampling – pełnoekranowe wygładzanie krawędzi. Jeżeli twoja karta graficzna obsługuje tę opcję, to należy ją włączyć. Dzięki temu można uzyskać ostrzejszy obraz. Jednak w sytuacji, kiedy gra nie będzie działać płynnie, trzeba ją wyłączyć.
- Jakość tekstur – głębia barw wyświetlanych tekstur.
- Filtrowanie – wybierz tryb filtrowania tekstur. Więcej informacji w dokumentacji sterownika do karty graficznej.
- Mip – mapping – wybierz tryb mip-mappingu. Więcej informacji w dokumentacji sterownika do karty graficznej.



Menu

Menu start



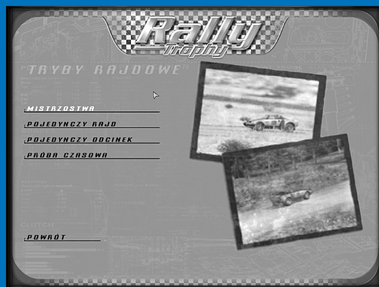
Po wybraniu opcji „start” na ekranie konfiguracji pojawi się menu start:

- Jeden gracz: wybierz tę opcję, żeby rozpocząć rozgrywkę dla jednego gracza.
- Wielu graczy - LAN: wybierz tę opcję, jeżeli chcesz się ścigać z innymi za pośrednictwem sieci lokalnej.
- Konfiguracja: powrót na ekran konfiguracji.
- Wyjście: wyjście z gry.

Menu w grze

Z głównego menu można uzyskać dostęp do różnych trybów rozgrywki i menu opcji.

Tryby rajdowe



Mistrzostwa:
To największe rajdowe wyzwanie: zdobyć tytuł rajdowego mistrza świata!

Mistrzostwa rozgrywają się na odcinkach w Rosji, Kenii, Finlandii, Szwecji i Szwajcarii. Gracz będzie musiał się zmagać z 19 innymi kierowcami. W trakcie mistrzostw, żeby zakwalifikować się do kolejnego rajdu trzeba się uplasować w pierwszej szóstce. O samochód trzeba dbać, bo jego uszkodzenia mogą doprowadzić do tego, że zepsuje się na trasie. A wtedy trzeba będzie powtórzyć rajd.

Po zakończeniu każdego rajdu kierowcy są nagradzani punktami do klasyfikacji mistrzostw:
1 miejsce - 10 punktów
2 miejsce - 6 punktów
3 miejsce - 4 punkty
4 miejsce - 3 punkty
5 miejsce - 2 punkty
6 miejsce - 1 punkt

Menu

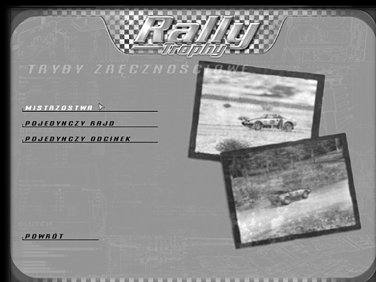
Pojedynczy wyścig:
Wybierz jeden z dostępnych rajdów. Początkowo są to: Rosja, Kenia i Finlandia. Żeby wziąć udział w rajdzie Szwecji czy Szwajcarii, trzeba je najpierw odblokować, kończąc wszelkie dostępne rajdy w pierwszej szóstce, na zaawansowanym poziomie trudności. W tym trybie może się zmagać od jednego, do maksymalnie sześciu graczy na jednym komputerze, na zmianę.

Pojedynczy odcinek:
Wybierz jeden z dostępnych odcinków. W tym trybie może się zmagać od jednego, do maksymalnie sześciu graczy na jednym komputerze, na zmianę.

Próba czasowa:
Spróbuj uzyskać jak najlepszy czas na wybranym odcinku. W tym trybie ustawienia są dokładnie takie same jak podczas mistrzostw - dotyczy to także pogody. Można tutaj sprawdzić, który samochód najlepiej nadaje się na poszczególne odcinki. W tym trybie może się zmagać od jednego, do maksymalnie sześciu graczy na jednym komputerze, na zmianę. Początkowo dostępne będą tylko cztery odcinki rajdu Rosji. Pozostałe będą się pojawiać w miarę, jak uda Ci się je odblokować podczas mistrzostw.

Uwaga: we wszystkich trybach rozgrywki Twój samochód w chwili ustawiania na trasie będzie przez chwilę półprzezroczysty (duch).

Tryby zręcznościowe:



Na specjalnych trasach można się ścigać z pięcioma kontrolowanymi przez komputer kierowcami. Najpierw należy określić liczbę okrążeń, a następnie jeden z dostępnych krajów. Początkowo są to: Rosja, Kenia i Finlandia.
W trybie zręcznościowym dostępne są takie same rodzaje rozgrywki jak podczas rajdów, nie ma tylko prób czasowych. W trybie zręcznościowym dostęp do rajdów Szwecji i Szwajcarii można uzyskać kończąc wszystkie rajdy mistrzostw w pierwszej trójce zawodników. W trybie zręcznościowym można taranować i zrzucać przeciwników z trasy. Nie ma możliwości uszkodzenia samochodu, można więc ostro pogrywać sobie z przeciwnikami.

Uwaga: w trybie zręcznościowym Twój samochód (a także samochody prowadzone przez komputer) w chwili ustawiania na trasie będzie przez krótką chwilę półprzezroczysty. Dzięki temu przez te ważne kilka sekund nie dojdzie do kolizji.

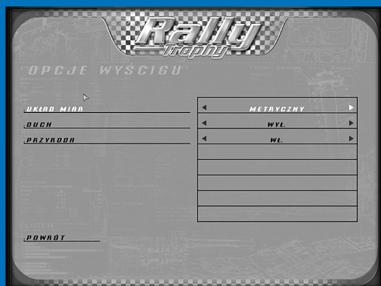
Menu

Zapisywanie i wczytywanie rozgrywki:

Stan rozgrywki można zapisywać tylko podczas mistrzostw, podczas pobytu w strefie serwisowej.
Ostrzeżenie: proszę pamiętać, że zmiany w ustawieniach auta i stan napraw może nie zostać zapisany. Dzięki temu można ponownie wczytać stan i wypróbować na danym odcinku kompletnie inne ustawienie samochodu.

Menu opcji:

Opcje wyścigu:



Układ miar: można wybrać system jednostek, z jakiego będzie korzystać gra. Dostępne opcje to system metryczny (km/h) i imperialny (mph).

Duch: podczas próby czasowej samochód „duch” może być włączony, bądź wyłączony. Jeżeli będzie włączony, to powtórzy najszybszy przejazd na danym odcinku.

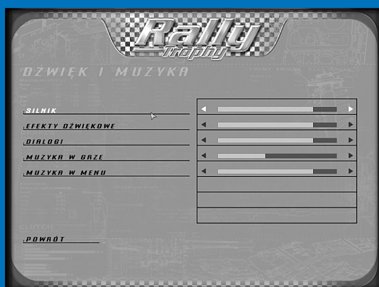
Grafika:



Tutaj można dostosować opcje graficzne do możliwości komputera. Jeżeli gra nie będzie działać płynnie, należy wybrać niższy poziom szczegółów, a także wyłączyć sześcienne mapowanie środowiskowe. Zasięg rysowania obrazu też wpływa na płynność działania gry.

Przyroda:

można ją włączyć lub wyłączyć.



Menu

Dźwięk i muzyka:

Silnik: za pomocą tej opcji można określić głośność pracy silnika samochodu.

Efekty dźwiękowe: ta opcja pozwala regulować głośność efektów dźwiękowych takich jak odgłosy tła, szum opon itp.

Dialogi: ta opcja kontroluje głośność komunikatów pilota.

Muzyka: określa poziom głośności muzyki w menu. Jeżeli nie chcesz słyszeć w menu żadnej muzyki, to przesuń ten suwak całkiem w lewo.

Sterowanie

Konfiguracja sterowania: po wybraniu tej opcji pojawi się ekran konfiguracji DirectX, na którym będzie można odpowiednio ustawić wybrane urządzenie sterujące. Po zakończeniu tego procesu z powrotem pojawi się menu opcji.

Sprzężenie zwrotne: można je włączyć, bądź wyłączyć. Ta opcja działa tylko w sytuacji, kiedy korzystasz z urządzenia sterującego, które obsługuje taką funkcję.

Poziom siły: domyślne ustawienie wynosi 50%. Za pomocą tego suwaka można zwiększyć siłę efektów sprzężenia zwrotnego - trzeba przesunąć suwak w prawo, albo je zmniejszyć - przesunąć suwak w lewo. Ta opcja działa tylko w sytuacji, kiedy korzystasz z urządzenia sterującego, które obsługuje sprzężenie zwrotne.

Czułość: ta opcja pozwala zmienić czułość urządzenia sterującego. Przesunięcie suwaka w lewo oznacza obniżenie czułości, w prawo - zwiększenie. Proszę pamiętać, że ta opcja działa tylko w przypadku analogowych urządzeń sterujących.

Martwa strefa: pozwala określić wielkość martwej strefy (takiej, w której ruchy urządzenia sterującego nie wpływają na zachowanie samochodu). Jeżeli chcesz zmniejszyć martwą strefę, to przesuń ten suwak w lewo. W sytuacji, gdy chcesz, żeby była większa - przesuń go w prawo. Proszę pamiętać, że ta opcja działa tylko w przypadku analogowych urządzeń sterujących.

Tryby rozgrywki wieloosobowej

Tutaj można określić parametry rozgrywki wieloosobowej za pośrednictwem sieci lokalnej.

Uszkodzenia: mogą być włączone, bądź wyłączone. Mają wpływ zarówno na wygląd jak i zachowanie pojazdu.
Tryb ducha: po jego włączeniu wszystkie samochody będą półprzezroczyste i niematerialne dla innych. Oznacza to, że nie będą możliwe kolizje między samochodami.
Dostępne samochody: można wprowadzić ograniczenia dostępu do samochodów do grup przypisanych poziomom trudności: nowicjuszowi/ zaawansowanemu/ ekspertowi. Można też znieść wszelkie ograniczenia.
Czas wykopania: pozwala określić limit czasowy opóźnień. Po jego przekroczeniu gracz zostanie wykopany z rozgrywki, co ma zapobiec powstaniu opóźnień na komputerach innych graczy.

Rozgrywki wieloosobowe w sieci lokalnej
Grę wieloosobową można rozpocząć uruchamiając Lobby Rally Trophy. Tam można stworzyć nową, albo poszukać istniejącej rozgrywki w sieci lokalnej.

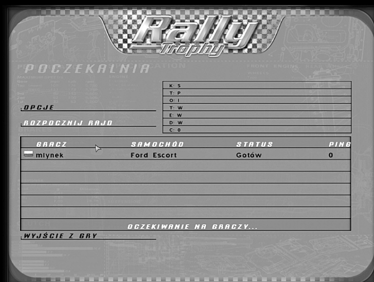
Dołączenie do rozgrywki (klient)
W polu oznaczonym „imię gracza” wpisz swoje dane i wybierz „Wyszukiwanie lokalne”. Pojawi się lista dostępnych rozgrywek. Wybierz tą, która cię interesuje i kliknij na „Dołącz do rozgrywki”. Gra się rozpocznie i będzie można wybrać samochód. Potem znajdziesz się w poczekalni, gdzie zgromadzą się wszyscy uczestnicy.

Tworzenie nowej rozgrywki (gospodarz)
Wpisz swoje imię i skonfiguruj parametry rozgrywki korzystając z pól umieszczonych pod: opcje gospodarza.

Nazwa sesji - wpisz, jak ma się nazywać ta sesja.
Trasa - z rozwijanego menu można wybrać trasę. Każda z nich jest dostępna do rajdów złożonych z jednego odcinka, rajdów w wybranym kraju, mistrzostw i wyścigów w trybie zręcznościowym. Podczas mistrzostw rajdowych gracze mają do przejechania wszystkie odcinki w każdym kraju. Podczas mistrzostw w trybie zręcznościowym zawodnicy będą się ścigać na odcinkach zręcznościowych.
Samochody - można zawęzić dostęp do samochodów klasyfikowanych do odpowiedniego poziomu trudności: nowicjusza/ zaawansowanego / eksperta, albo pozwolić graczom wybierać z wszystkich samochodów jakie są w grze.

Tryby rozgrywki wieloosobowej

Czas wykopania - określ limit czasowy dla opóźnień. Jeżeli opóźnienie będzie większe niż podana wartość, to dany gracz zostanie wykopany z gry, celem zabezpieczenia pozostałych przed powstaniem opóźnień w przesyłaniu danych.
Tryb ducha - jeżeli zostanie włączony, to wszystkie samochody będą półprzezroczyste i niematerialne dla innych. Kolizje pomiędzy autami nie będą możliwe.
Uszkodzenia - włączone, albo wyłączone. Mają wpływ zarówno na wygląd auta jak i jego zachowanie.



Poczekalnia
W poczekalni gracze mogą zobaczyć wszystkie opcje wybrane przez gospodarza: kraj, tryb rozgrywki, odcinki specjalne itd. Lista zawodników obejmuje imię gracza, samochód, status i ping - opóźnienie.
Gospodarz w dowolnym momencie może rozpocząć rozgrywkę, bez względu na liczbę graczy, którzy dołączyli do rozgrywki. Ci, którzy nie zgłosili gotowości do gry, kiedy zostanie ona rozpoczęta zostaną rozłączeni. W sytuacji, kiedy gospodarz straci połączenie w poczekalni i na ekranie gry wyświetlony zostanie komunikat „utracono połączenie z gospodarzem”. Jeden z pozostałych graczy automatycznie zostanie gospodarzem.

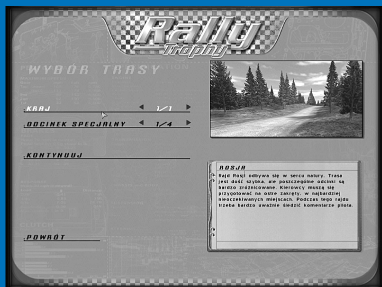
Uwaga: w podczas rozgrywek w trybie wieloosobowym samochody na nowo ustawiane na trasie przez kilka sekund będą w trybie ducha. Oznacza to, że przez chwilę nie będzie dochodzić do kolizji.

Poziomy trudności

Dostępne są trzy poziomy trudności: nowicjusz, zaawansowany i ekspert.

Nowicjusz:
Grając na poziomie nowicjusza będziesz mieć dostęp do 4 odcinków w Rosji, 3 w Kenii i 3 w Finlandii. Ponadto po ukończeniu Rajdu Tysiąca Jezior (w Finlandii) w pierwszej szóstce odblokowane zostaną dwa odcinki w Szwecji. Dostępne są także odcinki zręcznościowe we wspomnianych powyżej krajach.

Na tym poziomie trudności można zasiąść za kierownicą jednego z czterech samochodów, a przeciwników można łatwo pokonać.



Zaawansowany:
Na tym poziomie dostępne jest 6 odcinków w Rosji, 6 w Kenii i 5 w Finlandii. Ponadto po ukończeniu Rajdu Tysiąca Jezior (w Finlandii) w pierwszej szóstce odblokowane zostaną trzy odcinki w Szwecji. A po ukończeniu rajdu Szwecji w pierwszej szóstce odblokowane zostaną trzy odcinki w Szwajcarii. Dostępne są także odcinki zręcznościowe we wspomnianych powyżej krajach.

Ten poziom trudności daje dostęp do ośmiu modeli samochodów, a przeciwnicy potrafią już nieco więcej.

Ekspert:
To najtrudniejszy tryb. Początkowo nie jest dostępny. Aby go odblokować trzeba najpierw ukończyć rajd Szwajcarii w pierwszej szóstce, na poziomie zaawansowanym.

Na tym poziomie trudności dostępne są wszystkie odcinki w każdym kraju. W rajdzie Szwecji będzie można wziąć udział po ukończeniu rajdu Finlandii w pierwszej szóstce. Klasyfikując się w pierwszej szóstce na mecie rajdu Szwecji można uzyskać dostęp do rajdu Szwajcarii.

Dostępne jest jedenaście modeli samochodów, a kierowcy sterowani przez komputer dysponują dużymi możliwościami i jeżdżą agresywnie.
Proszę zauważyć, że pojawiają się pewne utrudnienia: jeżeli rozbijesz światła, to dostępny będzie tylko widok z kabiny, a ponadto trzeba będzie jechać po ciemku.

Strefa serwisowa

Tutaj podane zostaną informacje na temat najbliższych odcinków, a także aktualnych ustawień i stanu technicznego auta. Podczas postoju w strefie serwisowej mechanicy mogą wprowadzić zmiany w ustawieniach samochodu, a w razie konieczności przeprowadzić niezbędne naprawy. Na ich przeprowadzenie będzie pewien określony limit czasu. Czas potrzebny na naprawę, bądź modyfikację wybranej części zostanie wyświetlony na ekranie. W sytuacji, kiedy kierowca zdecyduje się na przeprowadzenie takiej naprawy, albo modyfikacji ustawień czas ten zostanie od całkowitej dostępnej wartości. Lepiej dobrze to przemyśleć, bo kolejne zmiany będzie można wprowadzić dopiero w następnej strefie serwisowej. Są one rozmieszczone co dwa odcinki rajdu, oznacza to, że uszkadzając samochód na pierwszym odcinku będziesz musiał ponieść konsekwencje także na drugim. Nie wolno zapominać, że podczas mistrzostw poważnie uszkodzony samochód może się popsuć, uniemożliwiając tym samym kontynuację jazdy. Jeżeli tak się stanie, czeka Cię powtórka rajdu od pierwszego odcinka w kraju.



Informacje:



Tutaj można dowiedzieć się kilku rzeczy na temat kolejnej trasy. Wystarczy umieścić wskaźnik myszy na interesującym Cię miejscu, a wyświetlone zostaną informacje na temat odcinka. Wyświetlone zostaną informacje o odcinku: godzina, o której nastąpi start, jaka jest długość trasy, oczekiwane warunki pogodowe, rodzaj nawierzchni, miejsce i nazwa trasy.

Zmiana ustawień

Jeżeli chcesz dokonać tutaj zmian, to wystarczy kliknąć na wybranym pasku:

- **Opony** - możesz wybrać ogumienie na asfalt, szuter, deszcz, błoto i śnieg. Wybór opon ma bardzo duże znaczenie - od nich zależy przyczepność auta na trasie.
- **Przełożenia skrzyni biegów** - od krótkich do długich. Krótkie przełożenia

poprawią przyspieszenia, kosztem prędkości maksymalnej. Długie przełożenia zwiększają prędkość maksymalną, ale kosztem rozwijanych przyspieszeń.

- **Zawieszenie** - od miękkiego do twardego. To ustawienie ma duży wpływ na zachowanie samochodu na trasie. Twarde zawieszenie należy stosować na równe nawierzchnie, takie jak asfalt.
- **Balans hamulców** - rozdział siły hamowania pomiędzy przednie i tylne koła. W zależności od wybranego ustawienia samochód podczas hamowania może posiadać charakterystykę nad- lub podste-rowną. Jeżeli nie wiesz do czego to służy, to zostaw pośrodku.



- **Układ kierowniczy** - od szybkiego (czułego) do powolnego (o niskiej czułości). Wysoka czułość sprawia, że samochód szybciej reaguje na ruchy kierownicą i staje się bardziej wrażliwy na pomyłki kierowcy.

Naprawy:

Jeżeli samochód zostanie uszkodzony, to trzeba będzie go naprawić. W przeciwnym razie opanowanie go podczas jazdy może okazać się niemożliwe. Uszkodzone może zostać siedem elementów samochodu. Proszę także pamiętać, że nawet przy bezwypadkowej jeździe niektóre części będą się zużywać. Stopień uszkodzeń można ocenić na podstawie kolorowego paska, umieszczonego zaraz obok nazwy układu. Kolor zielony oznacza 0% uszkodzeń, podczas gdy czerwony 100%.

Uszkodzenia i ich skutki:

- **Karoseria** - rozbite światła (tylko na poziomie eksperta) i przyspieszenia. Jeżeli aerodynamika samochodu zostanie drastycznie pogorszona, będzie to miało wpływ na prędkość maksymalną. Poważne uszkodzenia mogą także doprowadzić do tego, że otworzy się maska samochodu i zasłoni cały widok na trasę.
- **Skrzynia biegów** - uszkodzenia skrzyni biegów mają wpływ na rozwijane prędkości. W przypadku poważnych uszkodzeń niektóre biegi w ogóle mogą przestać działać.
- **Silnik** - uszkodzenia silnika prowadzą do utraty mocy i momentu obrotowego, a to z kolei do pogorszenia przyspieszeń i prędkości maksymalnej.
- **Wał napędowy** - samochód straci moc. Prędkość maksymalna i

przyspieszenia ulegną pogorszeniu.

- **Hamulce** - będą się zużywać i tracić skuteczność. Droga hamowania ulegnie wydłużeniu. W przypadku ciasnych zakrętów może to mieć tragiczne skutki.
- **Zawieszenie** - uszkodzenia elementów zawieszenia będą prowadzić do utraty stabilności auta. Utrzymanie nad nim kontroli będzie coraz trudniejsze,



szczególnie na wybojach.

- **Układ kierowniczy:** prowadzenie samochodu będzie coraz trudniejsze. Rekcja na ruchy kierownicą będzie następować później, samochód może ściągać na jedną stronę.

Rajd:

Strzałki pilota:
Symbole ostrzegające przed zakrętami i zagrożeniami na trasie.

Strata:
To różnica Twojego czasu w stosunku do najszybszego kierowcy. Ta wartość jest aktualizowana w każdym punkcie pomiarowym.

Aktualne pozycje:
Tutaj wyświetlona jest Twoja aktualna pozycja i różnica czasu, w stosunku do innych kierowców. Wartość ta jest aktualizowana w każdym punkcie



pomiarowym.

Deska rozdzielcza:
Tutaj wyświetlona jest aktualna prędkość, obroty silnika i wbity bieg.

Czas i odległość:
Podany jest całkowity czas przejazdu i odległość do mety.

Tryb zręcznościowy:

Strzałki pilota nie będą potrzebne, bo zamknięte trasy są dość proste.

Strata:
To różnica Twojego czasu w stosunku do najszybszego kierowcy. Ta wartość jest aktualizowana w każdym punkcie pomiarowym.

Aktualne pozycje:

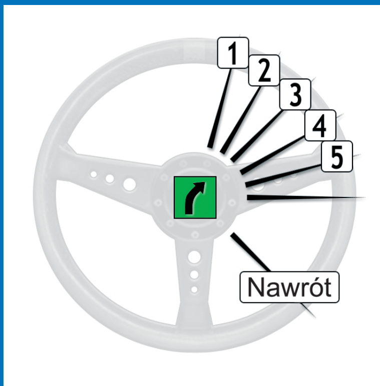
Informacje wyświetlane na ekranie / Uwagi pilota

Tutaj wyświetlone są aktualne pozycje w wyścigu, czasy uzyskane w poszczególnych punktach pomiarowych i różnice pomiędzy czasami kierowców. Są one aktualizowane na bieżąco.

Informacja o okrążeniu:
Czas Twojego najszybszego i ostatniego okrążenia.

Deska rozdzielcza:
Tutaj wyświetlona jest aktualna prędkość, obroty silnika i wbity bieg.

Czas i okrążenie:
Podany jest całkowity czas przejazdu, numer aktualnego okrążenia i całkowita liczba odcinków na trasie.



Uwagi pilota

Podczas rajdu pilot jest tak samo ważny jak kierowca. Dostarcza informacji na temat kolejnych sekcji odcinka i ostrzega o obecności przeszkód na trasie. Ma to szczególnie duże znaczenie podczas nocnych odcinków, kiedy widoczność jest ograniczona. Słuchaj uważnie co mówi pilot.

Poza uwagami pilota, na ekranie będą się pojawiać odpowiednie ikony. Pilot będzie także sygnalizował, jak ostry jest zakręt. Im wyższa liczba, tym ostrzejszy zakręt.

W lewo / prawo - zbliżacie się do skrzyżowania, najczęściej pod kątem 90°, trzeba będzie zjechać na inną drogę.
Nawrót - bardzo ostry zakręt, zwolnij.
Zać - zakręt jest coraz ciaśniejszy.
Otwarty - zakręt jest coraz łagodniejszy.
Prosta - gaz do dechy, w pobliżu nie ma żadnych zakrętów.
Hopa - przygotuj się, utrzymanie kontroli nad pojazdem po skoku może być trudne.
Ostrożnie - niebezpieczny odcinek trasy. Przygotuj się.
Uwaga - musisz bardo uważać, przy trasie znajdują się jakieś niebezpieczne obiekty, które mogą uszkodzić samochód.
Nie tnij - nie ścinaj najbliższego zakrętu - po jego wewnętrznej stronie znajduje się jakaś przeszkoda.

Na każdym punkcie pomiarowym pilot komentuje uzyskany czas. Czasem potrafi być uszczypliwy...



Mini Cooper S:

Dla entuzjastów motoryzacji to prawdziwa legenda. Kierowcy odnosili wiele zwycięstw samochodami tego typu, wygrywali też mistrzostwa. Tak naprawdę auto nie miało sobie równych do czasu, kiedy zaczęły się pojawiać Fordy Escorty Twincam, Alpine A110 i inne. Sztuczki wykorzystane w Mini Cooperach poznali także inni i w roku 1968 małe auto zaczęło oddawać pole innym. Z końcem 1970 roku Mini całkiem zniknął z rajdowej sceny i przeszedł do historii.

Ford Lotus Cortina Mk I:



Cortina była punktem zwrotnym w trudnych początkach rajdowej historii Forda. Samochód ten po raz pierwszy pojawił się w 1963 roku, ale nie zdołał odnieść żadnych poważniejszych sukcesów. Przez kolejne dwa lata oficjalnie nie brał udziału w rajdach. Inżynierowie Forda wprowadzali istotne modyfikacje w jego konstrukcji. W roku 1967 pojawiła się wersja MkII, ale niemal wszyscy kierowcy woleli MkI. To były złote lata dla Lotusa Cortiny; wtedy narodziła się legenda tego auta.

Opel Kadett Rallye:



Rajdowa historia Opla Kadeta zaczęła się w 1969 roku. Samochód nie odnosił znaczących sukcesów do momentu, kiedy pojawiła się wersja wyposażona w silnik o pojemności 1.9 litra. Szczęście nie trwało długo, bo pozostali producenci prowadzili intensywne prace nad nowymi modelami i Kadet jak wiele innych samochodów ustąpił pola młodszym rywalom. Nie oznacza to, że całkiem zniknął z rajdowych tras - na trasach niewielkich lokalnych rajdów jeszcze długo można było spotkać takie auta w rękach prywatnych właścicieli.

Alfa Romeo Giulia GTA:



Giulia GTA ze stajni Alfy Romeo nie odnosiła w rajdach większych sukcesów, nawet pomimo faktu, iż był to pierwszy samochód posiadający specjalną homologację. Jako samochód zaprojektowany od podstaw do rajdów znalazł wielu prywatnych nabywców. Na asfalcie nie miał sobie równych. Giulia GTA odniosła tylko jedno poważne zwycięstwo, w 1966 roku, ale wiele drugich pozycji dowodziło, że dobry kierowca mógł z tego auta wiele wykrzesać.

Saab 96 V4:



Po sukcesach dwucylindrowego modelu 96 Saab zdecydował się na montaż znakomitego silnika V4 Forda w sprawdzoną karoserię. Auto z nowym silnikiem po raz pierwszy pojawiło się w rajdach w Finlandii, w 1966 roku. Potężny silnik poprowadził szwedzkie auto prosto ku zwycięstwu. Pierwszy międzynarodowy sukces udało się odnieść w 1968 roku. Saab zaczął się doskonale sprawdzać na rajdowych trasach. Szczególnie w trudnych warunkach. Kierowcy Saaba opracowali słynną technikę jazdy: wciskając gaz do dechy kontrolowali prędkość auta za pomocą hamulca, naciskanego drugą nogą. Zakręty często pokonywali na dwóch kołach, a zaokrąglona i solidna karoseria auta okazywała się bardzo przydatna w razie wywrotki. Samochód najczęściej obracał się o 360 stopni i pędził dalej, z niewielką tylko stratą.

Volvo 122 Amazon:



Wielki, ciężki, prosty i niezawodny. Amazon był obecny na rajdowych trasach od wczesnych lat 60 i sprawdził się jako auto o znakomitej przyczepności i doskonałych hamulcach. Co prawda pokonywanie zakrętów wymagało od kierowcy trochę umiejętności, ale te trudności z pewnością były zrównoważone przez doskonałe zawieszenie i parametry silnika. W rękach zdolnego kierowcy samochód ten był bardzo groźnym rywalem dla innych aut. Był nieprawdopodobnie wytrzymały, a prosta konstrukcja ułatwiała wprowadzanie zmian w ustawieniach i naprawy. Amazon znalazł wielu prywatnych nabywców.

Samochody

Lancia Fulvia 1.6 Coupé HF:



Fulvia 1.6 została opracowana z uwzględnieniem doświadczeń zdobytych na modelu z silnikiem o pojemności 1.3 litra. Cztery dni po uzyskaniu homologacji samochód odniósł pierwsze zwycięstwo. Kolejne po tygodniu. Ten model zapewnił źródło finansowania pracom, w wyniku których powstał model Stratos. Gdyby nie sukcesy kierowców Fulvii, fabryka zamknęłaby dział zajmujący się sportami rajdowymi. Lancia Fulvia to model, który rozpoczął długi okres dominacji tej firmy w rajdach.

Fiat 600 Abarth:



To jedna z największych legend w sporcie motorowym. Miniaturowy Fiat 600, lekki, z umieszczonym z tyłu silnikiem, został przygotowany do rajdów przez legendarną firmę Abarth & Co. Samochód odnosił nieprawdopodobne sukcesy, trwale zapisując się na kartach historii rajdów. Do niektórych imprez samochody tego typu nie były dopuszczane, bo w tej klasie nie było auta, które mogłoby się z nimi równać! Nawet dzisiaj koncepcja Fiata 600 Abarth jest zadziwiająca: silnik był słaby do momentu, kiedy nie rozwinął wysokich obrotów (a kręcił się do 10.000 na minutę!). Wtedy samochód dostawał skrzydeł i wprost pożerał trasę. Był stosunkowo prosty w prowadzeniu - o ile kierowca dobrze go znał. Jednak czasami utrzymanie tego auta na trasie mogło był dość trudne.

Ford Escort RS2000 Mk1:



W roku 1972 Ford po raz pierwszy zaprezentował na rajdzie wersję Escorta z silnikiem o pojemności 2 litrów. Jednak pełny potencjał tego auta został ujawniony dopiero w 1974 roku, kiedy wprowadzono wersję MkII. Do roku 1972 Ford ze zmiennym powodzeniem stosował silniki o pojemności 1.6 litra. Zastosowanie 2 litrowego silnika okazało się kluczem do sukcesu. Escort szybko zaczął odnosić sukcesy, szczególnie na szutrach. Na asfalcie samochód nie spisywał się najlepiej, ale w rękach dobrego kierowcy na luźnej nawierzchni był niemal nie do pobicia.

Renault Alpine A110 1600:



Opracowano wiele wersji tego samochodu, aż w końcu w 1968 roku został on wyposażony w silnik o pojemności 1565 cm3. Jego moc była wystarczająca, żeby pojazd mógł sprostać wymaganiom na trasie rajdu. Zanim jednak wyprodukowano 500 sztuk wymaganych do przyznania homologacji, samochód wykorzystywano w krajowych imprezach we Francji. Na arenie międzynarodowej samochód został zaprezentowany dopiero w 1970 roku, kiedy sezon rajdowy mistrzostw trwał już w najlepsze. Renault Alpine został opracowany z myślą o asfaltowych nawierzchniach i zamkniętych trasach. Dlatego jego prowadzenie na szutrach było mocno utrudnione. Tym bardziej, że niemal cała masa ulokowana była z tyłu auta. Jeden człowiek mógł podnieść pusty samochód za przedni zderzak.

Lancia Stratos:



To pierwszy samochód rajdowy od samego początku projektowany w tym celu. Pojawienie się tego samochodu oznaczało nową erę rajdów. Pierwsza Lancia Stratos odbyła pierwsze jazdy pod koniec 1972 roku w kategorii prototypów, ale występowały problemy z zawieszeniem. W 1974 roku Lancia zmontowała 500 egzemplarz i Stratos przeszedł do normalnej kategorii. Samochód zwracał na siebie uwagę - nie przypominał żadnego zbudowanego wcześniej auta. Potężny sześcio-cylindrowy silnik w układzie V umiesz-czono przed tylną osią. Ustawienie każdej części zawieszenia można było łatwo modyfikować, dostęp do wszystkich części był niesamowicie prosty. Ponadto auto miało wyjątkowo drapieżny wygląd, dzięki czemu szybko zdobyło sympatię kibiców. Doskonałe własności trakcyjne otworzyły drogę do wspaniałych zwycięstw, których opis z powodzeniem mógłby zająć wiele stron.

Rady i wskazówki

Rady odnośnie prowadzenia samochodu z napędem na przednią oś:

Samochody z napędem na przednie koła prowadzi się najłatwiej. Trudno jednak dojść w tym do mistrzostwa. Wszelkie manewry dotyczące skręcania czy dodawania gazu powodują reakcję przednich kół. Najważniejsze, by pamiętać, że samochody z napędem na przednie koła mają tendencję do podsterowności - przednie koła tracą przyczepność. Dzięki temu można wykorzystać skandynawskie techniki hamowania lewą stopą.

Hamowanie lewą stopą:
Utrzymując wysokie obroty silnika można jednocześnie ostrożnie hamować, blokując tylne koła. Dzięki temu można nadrzucić tyłem auta i pokonać zakręt z większą prędkością.

Skandynawska sztuczka:
Stosując technikę hamowania lewą stopą można wprowadzić samochód w poślizg wszystkich czterech kół. Kiedy samochód dotrze do łuku, należy zwolnić hamulec i skręcić. Samochód zachowa się nadsterownie i będzie można pokonać zakręt ze znacznie większą prędkością niż normalnie. Wymaga to jednak mistrzowskiej precyzji w operowaniu hamulcem, gazem i kierownicą. To trudne, ale jeżeli uda Ci się opanować tę technikę, to z pewnością wpłynie to na czasy przejazdów.

Rady odnośnie prowadzenia samochodu z napędem na tylną oś:

Większość kierowców uważa, że to najlepszy napęd. Kontrolę nad każdym z końców samochodu sprawuje się za pomocą innego urządzenia, dzięki czemu można korzystać z szerokiego asortymentu technik prowadzenia. Nie wolno zapominać, że kluczowe znaczenie ma operowanie gazem podczas pokonywania łuku. Jeżeli na koła napędowe przekazana zostanie za mała, albo za duża moc, to bardzo łatwo może on wypaść z trasy.

Poślizgi kontrolowane:
Zmniejszenie przyczepności tylnych kół, przy jednoczesnym zachowaniu kontroli nad pojazdem dzięki kołom przednim pozwala pokonać zakręt poślizgiem, z dużo większą prędkością niż normalnie. Każdy kierowca rajdowy musi umieć stosować tę technikę i umiejętnie wyważać skręt kierownicy i operowanie gazem.

Hamulec ręczny:
Z hamulca ręcznego należy korzystać jak najrzadziej, tylko do pokonywania najostrzejszych nawrotów. Przed łukiem należy zwolnić i wchodząc w zakręt zaciągnąć hamulec ręczny. Na jak długo - to już zależy od nawierzchni i prędkości. Tutaj konieczna jest praktyka. Proszę jednak uważać. Hamulec ręczny został opracowany do parkowania, więc jego nadużywanie może doprowadzić do uszkodzenia.

Autorzy gry

Bugbear Entertainment Team

Kierownictwo projektu
Janne Alanenpää

Projekt gry
Janne Alanenpää
Tatu Blomberg
Sami Räihä

Kierownictwo techniczne
Tatu Blomberg

Kierownictwo graficzne
Mikko Kautto
Hannu Leskinen
Sami Räihä

Programowanie
Tatu Blomberg
Heikki-Pekka Noronen

Grafika tras
Petri Alanenpää
Mikko Kautto
Juha Kämäräinen
Ilari Lehtinen
Hannu Leskinen
Tomi Linja-aho
Olli Sorjonen
Sami Sorjonen
Heikki Vehmas

Grafika samochodów
Ilari Lehtinen
Niko Miettinen
Sami Räihä
Olli Sorjonen
Sami Sorjonen

Projekt menu
Olli Jäderholm
Mikko Kautto

Filmy
Mikko Sivulainen

Instrukcja
Janne Alanenpää
Ilari Lehtinen
Matthias Siedlaczek

JoWooD Team

Kierownictwo produkcji
Boris Kunkel

Producent wykonawczy
Ralf Adam

Asystent producenta
Matthias „Sidi" Siedlaczek

Dodatkowa produkcja
Michael Kairat
Sascha Pieroth

Menadżer kontroli jakości
Gregor Wilkenloh

Główny tester
Tom Haut

Testerzy
Alexander Drossel
Guru Geertz
Gerrit Hansen
Timm Hartmann
Daniel Hassels
Max Jahn
Thomas Koch
Olli Landrock
Veijo Matikainen
Sven Ribienski
Stefan Schildknecht
Stephan Stang
Tai von Keitz
Nuno Vaz

Publishing
Reiner Machauer

Produkcja
Fritz Neuhofer

Lokalizacja
Nikolaus Gregorcic

Marketing
Georg Klotzberg

Zarządzanie produktem
Robert Al-Yazdi

Grafika
Sabine Schmid
Peter Bardeck

Projekt strony internetowej
Manuel Fischer
Patricia Vahstall

Efekty dźwiękowe
Game Audio Ltd
www.gameaudio.com

Casting i produkcja dźwięku
Philip Morris / AllintheGame Ltd.
www.allinthegame.co.uk

Autorzy gry

Muzyka
Valtone Oy
www.valtone.com

W wykonaniu:
Timo Haanpää - gitara
Harri Holopainen - gitara basowa
Maija Liittokivi - wokal
Juha Paananen - gitara basowa
Rasmus Puranen - instrumenty perkusyjne
Jonne Valtonen - organy Hammond, Rodos

Inżynieria i miksowanie:
Timo Haanpää

Mastering w Finnvox Studios wykonał:
Mika Jussila

Filmy
Eki Halkka / AKMP Program Oy
www.akmp-program.fi

Specjalne podziękowania dla:
Anssi Kotonen
Brandon Crick/ACT Labs
Chris&Tony/West Racing
Christophe Poupon/Logitech
Hanna & Sofia
Housemarque
Ismo Lahtinen/Plan1
Jeff Royle,Justin Cooney & Guennadi Riguel/ATI
Joost Schuur/Gamespy
Juha Nissinen
Jukka Kauppinen & Mika Hyvönen/Edome
Kaj Laaksonen/Pelit
Kalle Kaivola/Mikrobitti
Kari Karjalainen
Kati & Joonas
Kenneth Verburg/High Gear
Kevin Strange & Phil Scott/Nvidia
Kirk Owen/Octagon Entertainment
Merja & Juhani Oranen
Mikko Siren
Mitch Soule/RAD Game Tools
Nicolas Thibieroz/PowerVR
Ninai Games
Omar Yehia/Matrox
Paddy Hopkirk
Pekka Rantasaari
Remedy
Teut Weidemann/Wings Simulations
Timo Heikkinen

Polska wersja językowa

Kierownik projektu
Marcin Iwiński

Kierownictwo produkcji polskiej wersji jęz.
Paweł Składanowski

Tłumaczenie
Marcin Bojko

Głosów użyczyli
Piotr „Gulczas” Gulczyński
Jarosław Boberek

Marketing
Michał Kiciński
Piotr Jabłoński

Wsparcie techniczne
Maciej Marzec

Organizacja produkcji
Michał Bakuliński

DTP
Robert Dąbrowski
Marcin Śliwka